

# Importerera från USA?

Ständigt aktuell fråga och jag får den ofta. Mitt svar är alltid detsamma. Importera inte en båt från USA med hjälp av någon agent, du blir förmodligen mycket besviken alternativt grundlurad. Efter det ringer advokaterna och vill ha en conditionsbesiktning för sina klienters räkning och om möjligt fastställa vad båten varit med om.

Av Ronald Rybbe (text & foto)



"En CE-märkt kanonbåt för endast 395000 kronor", ropade annonsen ut på mäklarens hemsida.

**PÅ USA:S BEGAGNADE** marknaden förekommer i stora drag tre handelsnivåer. De finaste inbytesbåtarna säljs till nya ägare. De övriga normalt slitna båtarna köps upp av seriösa uppköpare i mindre partier för att säljas vidare inom landet.

Tredje nivån är de mindre nogräknade uppköparna som tvingas, annars får de inte handla alls, hålla till godo med de resterande inbytesbåtarna i större partier till "paketpris" och här förekommer en hel del "fulbåtar".

De säljbara båtarna säljs omgående på annons till lockande priser inom landet och resten packas och skickas direkt till uppsamlingsplatser för vidare skeppning till Europas hamnstäder. Här blandas dessa med de storm- och orkanskadade båtarna som sorteras och repareras hjälpligt på platsen med delvis delar från skadade och skrotade båtar och därefter skeppas de till Europa.

**DE BÅTAR SOM VARIT** halvsjunkna eller heldränkta har mycket ofta motor- och drevskador och inte sällan är just dessa delar hjälpligt renoverade. De förekommer också att motorer och drev byts ut till nytt före transport eller att nya enheter är bipackade som sen monteras i Europa.

Nya motorer och drev blir sen ett starkt säljargument. Men även skrovsador och inredningsskador föreligger nästan alltid men är sällan synliga för den oinvigde eftersom det är mycket lätt att byta icke fast men synlig inredning mellan lika båtar.

**ETT BRA EXEMPEL** på en av många "fulbåtar" var en Sea Ray 270 årsmodell 1994. Köparen som beställde uppdraget hade hittat ett "fynd" menade han. Det som gjorde köparen helt fokuserad var att båten hade två

nya Mercruiser 4,3 liters V6 bensinmotorer. Till detta hade den varmvatten, eltoalett med septiktank, GPS, 220 volt landström med batteriladdning, ankarspel, nytt kapell, nya utvändiga dynor och luftkonditionering.

**"EN CE-MÄRKT KANONBÅT** för endast 395000 kronor", ropade annonsen ut på mäklarens hemsida. Mäklarens verksamhet bedrevs på en båtklubb, och kontoret, ja det var nog bara högra byxfickan där han förvarade mobiltelefonen. Köparen ville naturligtvis gärna veta om jag hört något negativt om mäklaren och det var väl bara att tillstå att så var fallet.

**MEN VISST PRISET** lät ju fantastiskt, bara motorerna, nya kapellet och de utvändiga nya dynorna borde kostat närmare 200000 kronor. Bilderna på hemsidan var förförande, det gick bara inte att föreställa sig att båten hade 12 säsonger bakom sig. En bild säger ju mer än tusen ord påstås det, men det finns heller inget som ljuger så bra som bilder.

Det nya mörkblå kapellet var ok och det var funktionellt sytt med mycket fönster. Skrovsidorna var hårt polerade med rubbing. På skrovsidorna förekom en del gelcoatsprickor och små kompressioner på oväntade ställen. Men också en ganska stor kompression i hörnet mellan babords låring och akterspegeln.

**VIDARE NÖTNINGSSKADOR** på konstiga ställen på överbyggnaden. Babords stora radioantenn var avbruten och fästet för dess kabel lossiten. Akterspegeln var mycket blöt därtill långt över vattenlinjen och i området längs med nedre steglisterna var det genomgående blött från för till akter. Ena drevet saknades och det andra som läckte olja hade en skadad



propeller och sned styrfena.

Vidare var styrningen mycket glapp med en frirörelse på nästan 20 grader. Båten började allt mer framstå som en konstig blandning av trasigt och nytt, erfarenheten sa mig att jag kommer att hitta mer konstigheter.

Sittbrunnen och styrplatsen var lika fin som på bilderna med sina nya dynor, och motorerna lyste nytt i pannrummet. Men väl där ner infann sig amatörmässiga reparationer och bristande underhåll.

**VATTENTANKEN OCH** septiktankens stålband satt lösa i de inplastade träbalkarna. Septikslangen från eltoaletten och grävattenslangarna var löst instoppade in i en grövre slang och "tätade" med el-tejp. Batteribanken, som för övrigt inte får finnas i ett maskinrum, såg ut som OKQ8:s batteripall för återlämning och strax bredvid stod en rostig 110 volts batteriladdare som platsat på el-museum. Landströmmen var inte 220 volt, det var ett 110-volts intag USA-modell och någon jordfelsbrytare var det inte ens mening att leta efter.

**I GARDEROBEN HÄNGDE** en stor TV-antenn, och pentryskåpet var ockuperat av en luftkonditioneringsanläggning som gick på 110 volt landström.

Spisplattan gick också på 110 volt. På toaletten luktade det precis som det inte skall lukta och detta trots att det var bottenfruset i spolkröken, men en blick bakom muggstolen förklarade. Spår efter läckage mellan skrov och däck var tydliga, alla dynorna hade stora blötmärken på undersidan av plywooden. Svartmögel både i heltäckningsmatta och i stuvar.

**I KÖLSVINET STOD** det vatten i båda kabinerna och runt grävattenspumpen ruttade virket. I mittkabinen var dynorna delvis

i trasor och blixtlåsen trasiga.

I de två högre stuvutrymmen, under kojerna på var sida om bränsletanken, stod det också vatten och de grova långsgående inplastade träbalkarna var maximalt fuktiga.

**I DETTA ÖGONBLICK** dök köparen upp för att höra om jag "hittat någonting ...".

Det här är en lite jobbig situation kan jag lova. Att på ett snyggt sätt i det läget när tankarna kretsar kring oseriösa båthandlare förklara läget utan att kalla båten för en djävla skit-hink, är en mental prestation. Men köparen förstod kanske och precis då dök mäklaren upp. Jag frågade omgående vad båten varit med om.

"Inte vet jag det ..... Vad menar du?"

"Menar. Ja, det verkar nästan som om hon virvlat runt i en orkan."

"Nej, det tror jag inte!..... Men jag har ju ingen bakgrundsinformation om båtarna som jag köper in."

"Nej, men då kanske man inte skall tro något heller. Varför är radioantennen avbruten?"

"Är den avbruten?..... Jo, nu kom jag ihåg, den bröt jag av när jag backade in båten, ..... den fastnade i telefonledningen."

**MÄKLAREN FÖRSVANN**, så jag frågade köparen om han trodde sig ha någon glädje av den här båten framledes. Jodå, med ett rejält prutat pris. Han får väl fixa i ordning den.

Jag försökte förklara att det går inte att bara se två nya motorer, man måste se helheten. Det går inte att bryta av en glasfiberantenn tjock som ett kvastskafat som fastnat i en tunn telefonledning.

Akterspegeln och de långsgående balkarna håller på att ruttna upp invändigt, därför är septiktanken och vattentanken lösa. Och CE-löftet. Det räcker



Två nya motorer fungerar som lockbete när USA-importen är till salu.

Båtens långsgående inplastade träbalkar ruttar.



Den grova radioantennen som gick av när den fastnade i telefonledningen .....

inte med en ny tysk CE-skylt från Navalys Yachts Ltd. båten måste byggas om för att följa normerna.

"OK, jag förstår men fortsätt. Jag avvaktar rapporten."

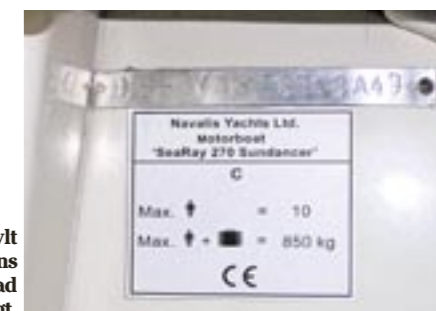
Någon vecka senare ringde uppdragsgivaren och var lätt upprörd över att mäklaren hade sålt båten till en annan person.

Men jag tror han ljuger för han ville inte åtgärda alla fel, och alla anmärkningar enligt CE-normerna.

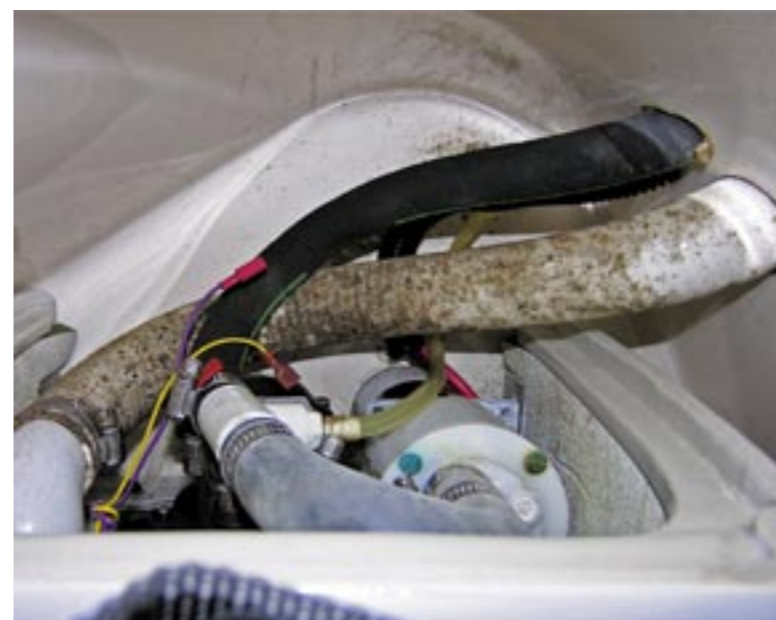
**MITT RÅD BLIR**, köp din båt i Sverige av en seriös båtmäklare eller privatperson. Men låt besiktiga den först och då av en auktoriserad besiktningsman. □



Felkopplade ledningar utan filterfunktion, locket saknas, grävatten rinner ut i köllsvinet, virket ruttar m.m.



En falsk CE-skylt som inte ens är fastskruvad ordentligt.



Förklaringen till stanken bakom toalettstolen är mixen av urinsyra, kondens och mögel.



Vattenskadorna syns tydligt på de färgade textilierna, men också inne i skåpet.

**Ronald Rybbe**

- Auktoriserad Båtbesiktning 2R & Marinkontroll 2R.
- Signaturen 2R står för Ronald Rybbe. Civil / marin utbildning.
- Vpl. sjöofficer. Maskinists motortorpedbåtar.
- Maskiningenjör inriktning förbränningsmotorer.
- Fartygsbefäl klass 8 och maskinbefäl klass 8 Chalmers.
- Handhavande av snabba fartyg över 35 knop MCA.
- [www.batbesiktning.se](http://www.batbesiktning.se) [www.marinkontroll.se](http://www.marinkontroll.se)

